

Introduction

Konstantinos Chatzis, Marie Thébaud-Sorger

DANS **FLUX 2018/1-2 N° 111-112**, PAGES 1 À 6

ÉDITIONS **UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL**

ISSN 1154-2721

DOI 10.3917/flux1.111.0001

Date de mise en ligne : 11/06/2018

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-flux-2018-1-page-1?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Université Gustave Eiffel.

Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International (CC BY-NC 4.0)





Systèmes d'information et gestion de l'urbain (XVIII^e-XXI^e siècles) Introduction

Konstantinos Chatzis, Marie Thébaud-Sorger

La croissance démographique couplée à la métropolisation des espaces urbains, loin de se limiter au monde occidental, constitue un phénomène majeur conduisant aujourd'hui plus d'un habitant sur deux à l'échelle de la planète à vivre en ville. Scène principale où se jouent les relations entre les dynamiques individuelles et collectives, l'espace urbain ne cesse de se transformer au gré des interactions entre une multitude d'acteurs, publics et privés, individuels et collectifs. De la ville « lieux de savoirs » à la ville « centre de calcul », le regard porté sur le monde urbain par les sciences humaines a pris en compte les métamorphoses dont celui-ci a été le théâtre au cours du temps. Mais, si la littérature existante contient déjà un nombre conséquent de recherches qui scrutent les divers savoirs et pratiques dédiés à la gestion de l'urbain, force est de constater qu'on est moins bien servi si l'on s'intéresse plus particulièrement aux *systèmes d'information* impliqués dans la construction, le développement et les usages de ces savoirs et pratiques.

Certes, plusieurs évolutions technologiques récentes, comme le GPS, les cartographies numériques, les panneaux d'affichage en « temps réel » ou les « big data », ont déjà attiré l'attention des sociologues, géographes et autres chercheurs. Mais du fait de leur caractère à maints égards original, voire spectaculaire, elles risquent en même temps de nous faire oublier que les gestionnaires de l'urbain, qu'ils soient techniciens ou édiles, avaient depuis longtemps largement recouru à des systèmes d'information plus ou moins sophistiqués – à savoir des systèmes sociotechniques composés d'hommes, de dispositifs matériels, d'organisations et d'institutions, qui produisent, stockent et utilisent en masse des données informationnelles – dans leur

effort pour maîtriser et gérer les effets de la « révolution » urbaine qui débute en Europe dès avant 1800, avant de se diffuser à l'échelle du monde au XX^e siècle.

Les sept contributions formant le dossier thématique du présent numéro se proposent de réexaminer les rapports étroits que les villes ont développés depuis longtemps avec l'information. Traitant de systèmes d'information différents, elles résultent toutes d'une réflexion initiée lors du colloque « Systèmes d'information et gestion de l'urbain sur la longue durée (fin XVIII^e – début XXI^e siècles) » (1). Comme son titre l'indiquait explicitement, la manifestation mettait alors en avant ces problématiques sur le temps long et invitait, dans une perspective pluridisciplinaire, des historiens et autres chercheurs, voire des praticiens, à enquêter, à côté des systèmes d'information actuels, sur des cas relevant des périodes d'avant l'ère du numérique. Quant aux systèmes d'information eux-mêmes, ils étaient soumis à plusieurs questionnements : *quid* de leurs caractéristiques et de leurs utilisations ainsi que de leur évolution dans le temps ? Quels sont les acteurs impliqués dans leur production et leur usage dans l'histoire ? Quelles sont les conséquences de l'évolution de ces systèmes d'information sur les réseaux et les systèmes urbains, leur conception et leur développement, leur exploitation et leur maintenance, leurs transformations enfin ? Les systèmes d'information peuvent-ils être utilisés aussi comme analyseurs, capables de témoigner à travers leur construction et leur fonctionnement des mutations économiques, sociales et culturelles plus larges de la société urbaine dans laquelle ils s'inscrivent ?

Soucieux de ne pas tomber dans un présentisme qui centre exclusivement le regard sur les évolutions les plus récentes, les

articles réunis ont fait le pari de la longue durée. Ils se proposent également d’embrasser une grande variété de systèmes d’information, de situations et de contextes, de thèmes et de questions. Si le XX^e siècle domine le recueil, la construction et les usages des systèmes d’informations en matière de gestion urbaine sont envisagés depuis la période moderne. Et si Paris y occupe une place de choix, certains contributeurs se sont intéressés à des territoires urbains localisés outre-Atlantique (en revanche, et à notre regret, des villes qui ne relèvent pas du monde occidental ne sont pas représentées dans ce numéro). Inutile de préciser que, aussi diversifiées qu’elles soient, les études de cas présentées ici ne visent pas évidemment à clore un chapitre qui reste encore largement inexploré ; elles sont utilisées plutôt comme autant de focales permettant de mettre en résonance un certain nombre de problématiques sans prétendre aucunement les épuiser.

Mobiliser la longue durée pour l’étude des systèmes d’information impliqués dans la gestion de l’urbain ne signifie pas chercher à tout prix des invariants ou des identités à travers le temps, mais de repérer des similarités et de mieux qualifier des facteurs de différenciations. La lecture croisée de plusieurs contributions permet de faire l’hypothèse que ces différences dépendent aussi de la structure sociale et politique des sociétés qui ont produit et utilisé le système d’information en question. Ainsi d’après certains auteurs du numéro, l’efficacité des systèmes d’information établis à des fins gestionnaires dans les sociétés d’Ancien régime peut atterrir sur le caractère fortement hiérarchique de ces sociétés, l’inégalité des conditions empêchant alors de fait l’usage pleinement efficace des systèmes mis en place. Cette dépendance des systèmes d’information à l’égard du contexte sociétal semble se vérifier aussi dans le cas des sociétés issues de deux révolutions majeures du XVIII^e siècle, la Révolution américaine et la Révolution française : comme dans le cas des sociétés prérévolutionnaires, la construction et les usages des systèmes d’information semblent aussi refléter ici l’esprit des (nouvelles) institutions (vision libérale de l’État et des individus, individualisation accrue des comportements, etc.).

Une autre hypothèse qui émerge en croisant les différentes études de cas exposées serait une certaine complexification des systèmes d’information au fur et à mesure qu’on avance dans le temps, complexification qui se traduit, entre autres, par une différenciation, au sein des structures qui ont vu naître les systèmes en question, des producteurs des systèmes de leurs

utilisateurs finaux, ou par la création de savoirs particuliers et de figures professionnelles spécifiques.

En s’intéressant plus spécifiquement aux questions des acteurs gravitant autour des systèmes d’information impliqués dans la gestion de l’urbain, les articles réunis mettent en évidence une grande diversité : édiles, services techniques municipaux, agences gouvernementales, entreprises publiques, grandes compagnies privées, professionnels et autres acteurs de la société civile figurent parmi les producteurs et les utilisateurs de ces systèmes. À ces acteurs, plus ou moins collectifs, plus ou moins institutionnels, il convient d’ajouter, surtout aujourd’hui à l’ère de l’interactivité numérique, le simple individu, ce « pratiquant » de la ville pour reprendre les mots de Michel de Certeau, qui peut s’avérer à la fois (grand) producteur « amateur » – pensons aux informations contenues dans son smartphone, à celles relatives à sa géolocalisation, etc. – mais aussi consommateur d’informations relatives à l’espace urbain et aux multiples pratiques et actions dont celui-ci est le théâtre.

Quant aux usages de ces systèmes d’information, ils sont également fortement diversifiés : si, en effet, un système d’information est souvent couplé avec des procédures décisionnelles et autres outils de gestion urbaine, et peut déclencher et soutenir des programmes d’action orientés vers le futur (prévention, prévision, planification...), il peut être aussi utilisé pour distribuer des responsabilités et pour sanctionner, intervenir en cas de litige, servir de support d’interaction entre les habitants de la ville et leur environnement matériel. Des acteurs postérieurs peuvent aussi s’approprier un système d’information pour le mettre au service d’objectifs différents de ceux pour lesquels il a été initialement conçu. Il arrive enfin qu’un système d’information devienne dysfonctionnel et source d’embarras, quand les informations qu’il produit entrent en dissonance avec des idées largement partagées et des compromis patiemment instaurés au sein de l’organisation qui utilise le système en question.

De la collecte d’informations à leur organisation en système, c’est tout un ensemble de savoirs techniques qui sont à l’œuvre. Plusieurs d’entre eux relèvent du domaine de la mobilité, qui constitue un trait commun aux différentes contributions réunies ici. Celle-ci transforme concrètement les manières de pratiquer l’espace urbain, d’y récolter de l’information, d’organiser les déplacements, de parer aux événements. Les techniques recouvrent non seulement les dispositifs matériels (bâtiments, voitures, bornes téléphoniques par exemple), mais aussi

des savoir-faire administratifs. Ainsi, l'étude des outils élaborés afin de collecter des données (chiffres, entretiens, relevés de terrains), de les traiter (tableaux, statistiques, cartographies) et de les diffuser en vue de façonner des modes d'organisation et d'action, voire de contrôle, constitue une problématique centrale de ce dossier. Mais il s'agit ici également non seulement de s'inscrire dans l'histoire des dispositifs d'enquêtes mais aussi de comprendre les conditions sociales et politiques localisées qui ont rendu possible leur usage.

Ce qui précède indique quelques grandes perspectives qui traversent le numéro. Mais celui-ci peut être aussi parcouru à l'aide d'une multitude de voies qui font découvrir au lecteur plusieurs scènes, grandes et petites, du paysage des systèmes d'information impliqués dans la gestion de l'urbain sur la longue durée. Comment organiser ces scènes afin d'éviter les effets d'un simple défilement ?

La ville, ses espaces ouverts et ses bâtiments, ses réseaux et ses flux n'ont pas résisté au mouvement de rationalisation qui s'est emparé des sociétés modernes et sont devenus, eux aussi, les cibles d'une raison planificatrice dont la temporalité d'action est celle du *temps long*. Mais en même temps, l'espace urbain accueille aussi une myriade d'événements de toutes sortes, qui font intervenir plutôt le *temps court*. C'est le couple « temps court (de l'événement)/temps long (de la planification) » qui a été choisi comme principe d'intelligibilité général du dossier. Sont regroupés ainsi ensemble des articles qui traitent des systèmes d'information qui, à l'instar de ceux conçus pour la gestion des accidents dans la rue par exemple, sous-tendent des actions déroulées sous les contraintes du temps court, voire du temps réel. Un second ensemble d'articles envisage ensuite des systèmes d'information mis plutôt au service de la planification et du temps long. Ces deux dimensions ne sont évidemment pas exclusives, elles sont présentes dans les articles à des degrés divers et parfois se recouvrent l'une l'autre.

Charles-Antoine Wanecq s'est penché sur la question de la réception et du traitement des appels urgents à Paris, en particulier dans le domaine médical. L'auteur constate ainsi que la mise en service des numéros spécifiques, 17 pour la police et 18 pour les sapeurs-pompiers, dès les années 1930, puis le rapprochement entre « Police Secours » et le SAMU en 1974 ont engendré une série d'intermédiaires dans la chaîne opératoire du secours (médecins, réceptionnistes, urgentistes). Une analyse serrée de la brève séquence temporelle comprise entre l'alerte et l'envoi des moyens de secours (ambulances,

secouristes...) permet alors de poser une série de questions relatives à la maîtrise du temps et de l'espace urbains par les pouvoirs publics (police et pompiers, en particulier) dans un contexte où le droit de tous au secours et à l'assistance en cas de détresse ne cesse de se confirmer, et de penser aussi les mécanismes à l'œuvre dans la décision prise au central téléphonique où est reçue et traitée l'information. Si la gestion des appels urgents de caractère médical à Paris hérite pour partie de structures plus anciennes, tel le corps des sapeurs-pompiers de la ville de Paris, et de l'histoire d'une série d'administrations nouvelles au long du XIX^e siècle, elle relève aussi des transformations de la perception du risque et de la technicisation de sa prise en charge, dans un contexte où l'arrivée de l'automobile dans l'espace urbain et le déploiement de nouveaux systèmes d'information et de communication (téléphonie) offrent de nouvelles possibilités en matière de gestion des flux urbains. Au-delà de la création de savoirs administratifs et de nouvelles figures professionnelles, ce qui se joue ici par la mise en place de systèmes d'information, c'est l'accès à tous au secours et à l'assistance, affirmant la valeur égale des individus dans l'espace public.

La question de l'organisation et de la gestion de l'assistance est abordée également dans l'article d'**Arnaud Passalacqua**. À partir d'un accident grave de circulation, survenu le 30 juillet 1947, l'auteur met en avant les enjeux de la gestion des accidents sur le réseau d'autobus à Paris pendant plus d'un demi-siècle. En mettant en regard la façon dont des acteurs autres que la compagnie, les journaux et la police par exemple, traitent et rendent compte du même « fait urbain », un accident grave en l'occurrence, l'auteur met en relief les spécificités du système d'information propre à une entreprise des transports, privée ou publique mais assurant un service public, sous contrôle ici des préfets de la Seine et de Police. Il montre que les informations produites portent en elles des véritables enjeux de pouvoir : celui des pouvoirs publics sur l'exploitant, celui de l'entreprise sur ses agents, celui de la presse sur le débat public, celui de l'appareil juridique sur les personnes impliquées. Ce sont ainsi des risques multiples, essentiellement liés à l'action humaine, que le système d'information mis en place par la compagnie de transports parisienne doit permettre de gérer, en alimentant une série d'actions aux temporalités différentes : intervention rapide en cas d'alerte (court terme) ; enquête à partir des informations réunies sur l'accident pour imputer, entre autres, des responsabilités (moyen terme) ; enfin pratiques de prévention à partir d'informations sur des événements mineurs

s'ils sont pris individuellement (des incidents de circulation) mais qui peuvent prendre sens et être investis collectivement d'un pouvoir d'action quand ils sont placés à l'intérieur de séries statistiques.

Même si les auteurs des deux articles précédents consacrent plusieurs développements aux caractéristiques des systèmes d'information qu'ils étudient, ils se focalisent principalement sur les acteurs humains, producteurs, utilisateurs, voire « objets » de ces systèmes. **Stéphanie Le Gallic** centre, en revanche, son analyse sur un « acteur » non humain de la ville contemporaine, le *media-building*, immeuble équipé d'écrans géants qui affichent des informations en temps réel et associant ainsi de façon intime matériaux de construction et technologies d'information. Si le terme est récent, l'auteure montre que l'apparition de ce type d'immeuble remonte au début du XX^e siècle – elle aborde notamment le cas de New York et la place de Times Square plus particulièrement. Ainsi, les premières publicités lumineuses, grâce à l'allumage séquentiel de plusieurs ampoules, et les journaux électriques, très populaires durant l'entre-deux-guerres, tous les deux se servant comme supports des façades des immeubles, anticipent le développement des écrans vidéo actuels. Mais les nouvelles technologies d'information introduisent plusieurs nouveautés. Tout en permettant des constructions graphiques inédites ainsi que la diffusion en temps réel de messages, elles rendent surtout possibles et cultivent des nouvelles relations entre le bâtiment et le passant : de simple spectateur soumis aux appels lumineux, celui-ci est désormais en mesure d'interagir avec l'écran, et ce faisant, de participer à la modification de l'aspect du bâtiment tout en contribuant ainsi à la création d'événements de la vie urbaine.

La contribution de **Nicolas Lyon-Caen** et **Raphaël Morera** inaugure le second temps du dossier. Ici, plus de systèmes d'information essayant de capter en temps réel (ou quasi réel) ce qui se passe dans l'espace urbain ; pas non plus de programmes d'action déployés pour gérer aussi rapidement que possible les événements qui s'y déroulent. Le temps court cède sa place au temps long, l'action perd son caractère d'urgence au profit du bilan et du projet ; on ne réagit pas, sous des contraintes temporelles fortes, à l'information reçue, mais on accumule patiemment des données pour évaluer ce qui a été fait ou pour planifier ce qui est à venir.

Les deux auteurs se sont penchés ici sur le fonctionnement du service de nettoyage des rues de la capitale française, à l'origine d'importants flux sortant de déchets, sous l'Ancien

régime. Ils rappellent d'abord que, avec la création par Louis XIV de la charge de « lieutenant de police », le contrôle de la gestion des ordures, opération qui depuis la fin du Moyen-Âge était éclatée et morcelée entre divers types d'acteurs (habitants, officiers municipaux, commissaires de police, magistrats divers), passe désormais du côté de la Monarchie, qui capte ainsi une partie des compétences de la ville en matière de nettoyage urbain. De ce fait, l'information relative aux flux de déchets se trouve centralisée entre les mains des agents d'une même institution royale. À partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, cette centralisation – qui passe par le service d'une entreprise privée sous privilège royal – généralise l'usage des formulaires imprimés et conduit à l'accumulation d'un grand nombre de données en matière de flux des matières produites par la consommation urbaine. Comment ces informations centralisées sont-elles utilisées ? Les auteurs insistent sur le fait que le système de collecte de données mis en place sert d'abord à *contrôler* les services effectués sur un territoire parisien désormais divisé en 24 quartiers. Les informations ainsi produites sont essentiellement utilisées dans une seule optique comptable, pour vérifier la bonne exécution des marchés, et non pas dans une perspective prévisionnelle ou anticipatrice. À travers l'exemple de la propreté des rues parisiennes, on voit que si la production de données chiffrées n'est pas l'apanage des sociétés contemporaines, leur traitement précis dépend avant tout des conditions sociales de leurs usages.

Dans un tout autre contexte socio-historique, les deux articles suivants mettent également en lumière la relation entre les caractéristiques et les usages d'un système d'information et la société qui l'a vu naître et au sein de laquelle il opère. Ces articles portent sur des systèmes d'information façonnés et utilisés par des acteurs « postrévolutionnaires » – des ingénieurs, des urbanistes et autres aménageurs, voire de simples porteurs des smartphones –, plus tournés vers la planification de l'avenir que l'évaluation du passé.

Konstantinos Chatzis s'intéresse à un système d'information mis au service de la planification urbaine, la *Home interview* (« enquêtes ménages déplacements » en français), développé aux États-Unis dans les années 1940, au sein d'une société et par une Administration marquées par l'idée d'un individu maître de ses choix, en matière de mobilité en l'occurrence, membre d'une communauté d'égaux et terme premier dans ses rapports avec la société et l'État. Matérialisant et rendant opérationnelles ces conceptions, la *Home interview* s'impose

aussitôt, et ce, pendant de nombreuses années, comme le dispositif central d'obtention d'informations tant sur les pratiques effectives que sur les souhaits des ménages américains en matière de mobilité urbaine. Ces informations seront alors utilisées pour la conception et la réalisation d'un vaste programme de nouvelles infrastructures de transport, des autoroutes urbaines pour l'essentiel, dans les grandes aires métropolitaines du pays, de plus en plus submergées par des flux croissants de voitures. Ayant comme objectif de capter non seulement les itinéraires quotidiennement pratiqués sur les réseaux existants mais aussi le chemin le plus *désiré*, la *Home interview* sera à l'origine d'un autre outil de planification, toujours au service de la conception de nouvelles infrastructures de transports : la *carte des lignes de désir* (*trip-desire chart* ou *desire-line chart*). Comme son nom l'indique, celle-ci organise les informations relatives à la mobilité sous forme d'une multitude de *lignes de désir*, à savoir des lignes droites reliant, pour une aire urbaine donnée, les points d'origine des déplacements à leurs points de destination. Armé de cette carte, l'ingénieur-planificateur peut ainsi concevoir un nouveau réseau jugé *optimal* du point de vue des usagers, celui qui matérialise au mieux justement la carte des lignes de désir, en minimisant pour chaque déplacement la distance entre le point d'origine et le lieu de destination.

Les cartes de toutes sortes au service de la planification et de la gestion urbaine jouent un rôle central dans la contribution d'**Antoine Picon** dédiée à la question de la *ville intelligente*. Peuplé par des acteurs humains – des grands acteurs du numérique et des maires, des activistes et des *startups*, mais aussi des détenteurs de *smartphone* –, et des « acteurs non-humains » – des capteurs et des (*open*) data, des écrans d'ordinateur et des écrans vidéo, des modèles de simulation –, la ville intelligente se présente aujourd'hui sous la forme d'une réalité double d'après l'auteur, à la fois idéal urbain à advenir et ensemble d'évolutions concrètes qui affecte depuis une dizaine d'années de très nombreuses agglomérations un peu partout dans le monde. Ville intelligente : révolution et rupture par rapport aux conceptions des rapports entre technique, espace et société, ou évolution par palier et continuité ? La réponse est donnée à la fin d'une enquête historique qui fait voir l'ancienneté des relations entre villes et systèmes d'information. La montée en puissance récente de la thématique de la ville intelligente est ainsi replacée dans le cadre d'une histoire étendue qui débute à la charnière des XIX^e et XX^e siècles avec l'avènement de sociétés ayant recours à des quantités de plus en plus massives de données pour fonctionner. L'article évoque ensuite le moment

cybernétique et systémique des décennies 1950-1970, marqué par différentes tentatives d'application de la cybernétique et de la théorie des systèmes à la planification urbaine. De même que d'autres évolutions actuelles, telles que l'Internet, peuvent être correctement comprises seulement à la lumière de la longue durée, de même la *smart city* se présente ici comme l'aboutissement d'évolutions entamées il y a longtemps. Elle constitue un troisième moment de transformation qui nous amène de la ville des flux agrégés et des grands systèmes socio-techniques, tels que les réseaux centralisés, à une ville d'occurrences de situations et de scénarios. En fin de compte, comme le montre l'auteur, la *smart city* constituerait à la fois le parachèvement d'une évolution et l'amorce d'une révolution.

Une note de recherche de **Mathieu Fernandez** clôt ce dossier. L'auteur poursuit un objectif double en s'appuyant sur un document datant du Premier Empire, retrouvé à la Bibliothèque historique de la ville de Paris : il s'agit d'un exemplaire annoté à la main de l'atlas d'Edme Verniquet dont l'édition s'est échelonnée de 1793 à 1799, figurant les relevés altimétriques des points de niveau d'un certain nombre d'objets topographiques de Paris en 1805-1807. Il signale d'abord un chapitre inédit de l'histoire de la cartographie parisienne, en précisant notamment les conditions d'apparition des techniques de cartographie du relief. En changeant de registre, l'auteur propose ensuite une méthodologie de valorisation contemporaine via la cartographie numérique, l'objectif étant de rendre lisibles les variations de l'épaisseur du sol urbain parisien dans le temps. Il met ainsi l'histoire des nombreux changements connus par l'altimétrie parisienne depuis 1800 au service d'interrogations contemporaines liées à l'écologie urbaine – telles que les études sur le métabolisme territorial (flux de matière et d'énergie consommés ou produits par les territoires à des échelles spatiales et temporelles) –, et, ce faisant, il montre qu'un système d'information peut être approprié par des acteurs postérieurs pour être mis au service d'objectifs qui sont différents de ceux pour lesquels il a été initialement conçu.

Du Paris de l'Ancien régime et de ses structures hiérarchiques aux métropoles mondialisées contemporaines habitées par l'individu moderne et marquées par l'omniprésence d'une information disponible en temps réel, les divers systèmes d'information impliqués dans la gestion urbaine, conçus et utilisés par une multitude d'acteurs de natures diverses, n'ont cessé d'évoluer à la fois dans leurs caractéristiques matérielles et leurs modes de fonctionnement, dans leurs usages et le type

de rapports qu'ils entretiennent avec la société de leur temps aussi. Tel est un premier constat général qui ressort de la présentation rapide de ce dossier consacré à un sujet largement inexploré jusqu'à présent. Au lecteur maintenant de prolonger les constats et les hypothèses contenues dans cette introduction, en explorant les différents systèmes d'information défilés dans les articles du numéro.

Historien et sociologue, Konstantinos Chatzis est chercheur à l'IFSTTAR, mis à la disposition du LATTIS (École des Ponts Paris Tech/UPEM/CNRS). Ses travaux portent sur l'histoire de l'ingénieur moderne (XIX^e-XXI^e siècles) en France, en Grèce et aux États-Unis. Il travaille actuellement sur deux projets éditoriaux : un ouvrage sur l'histoire de la modélisation des déplacements urbains aux États-

*Unis (The MIT Press, à paraître) et une édition critique (avec N. Montel et A. Picon) de l'ouvrage Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France (1832-1914) (Paris : Chatzis, 2018).
chatzis@enpc.fr*

*Historienne, Marie Thébaud-Sorger est chargée de recherches au CNRS actuellement à la Maison Française d'Oxford (et associée au Centre Alexandre-Koyré). Ses recherches portent sur l'histoire sociale et culturelle des pratiques inventives et de l'innovation depuis le XVIII^e siècle, sur les relations entre techniques et sociétés, notamment l'espace public des techniques et l'histoire sociale et environnementale (risques industriels et santé au travail). Elle développe plusieurs perspectives portant sur une approche pluridisciplinaire des savoirs sur l'air sur la longue durée (dont la mobilité et la culture aérienne), et a coédité avec Nathalie Roseau L'Emprise du vol. De l'invention à la massification : histoire d'une culture moderne (Genève : Métis Presses, 2018).
Marie.thebaud-sorger@cnsr.fr*

NOTES

(1) Le colloque en question s'est tenu les 15 et 16 mars 2016 à l'Institut des Sciences de la Communication (ISCC) (CNRS/Sorbonne Université) à Paris (Programme disponible à l'adresse : <http://www.iscc.cnrs.fr/spip.php?article2204>). Il a été co-organisé par trois centres de recherche, le Centre Alexandre-Koyré (CNRS/École des Hautes Études en Sciences

Sociales/Muséum National d'Histoire Naturelle), l'ISCC et le Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (CNRS/École des Ponts ParisTech/Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM)), tout en bénéficiant, en sus de l'action des trois institutions organisatrices, du soutien logistique et financier de l'UPEM et du LabEx « Écrire une Histoire Nouvelle de l'Europe » (EHNE).

ARTICLES DU NUMÉRO

- CHATZIS K., 2018, Capter et cartographier les pratiques et désirs des Américains en matière de mobilité urbaine (de l'entre-deux-guerres aux années 1960), *Flux*, 2018/1-2 (n° 111-112), p. 57-59.
- FERNANDEZ M., 2018, Note de recherche. Variations d'épaisseur du sol urbain d'origine anthropique à Paris entre 1807 et 2016 : méthode topo-historique et cartographie, *Flux*, 2018/1-2 (n° 111-112), p. 94-103.
- LE GALIC S., 2018, Le bâtiment, support d'informations, XX^e-XXI^e siècles, *Flux*, 2018/1-2 (n° 111-112), p. 32-43.
- LYON-CAEN N., MORERA R., 2018, Naissance, réorganisation ou formalisation d'un système d'information ? La propreté

- des rues de Paris, XVI^e-XVIII^e siècles, *Flux*, 2018/1-2 (n° 111-112), p. 44-56.
- PASSALACQUA A., 2018, « Le 175 tombe sur la berge de la Seine – 3 morts » : circulation d'informations, gestion du risque et prévention sur le réseau d'autobus parisien (1920-1980), *Flux*, 2018/1-2 (n° 111-112), p. 19-31.
- PICON A., 2018, Villes et systèmes d'information : de la naissance de l'urbanisme moderne à l'émergence de la *smart city*, *Flux*, 2018/1-2 (n° 111-112), p. 80-93.
- WANECQ C.-A., 2018, Recevoir l'appel urgent à Paris, de 1920 à 1980 : la gestion des flux médicaux et secouristes, *Flux*, 2018/1-2 (n° 111-112), p. 7-18.